



△  
M3  
JA  
S14

RM6-001-0664

BOSTON PUBLIC LIBRARY  
DOCUMENTS  
666 BOYLSTON ST  
BOSTON, MA

02116

BULK RATE  
U.S. Postage  
PAID  
Boston, Mass.  
Permit No. 5

GOVERNMENT DOCUMENTS  
DEPARTMENT  
BOSTON PUBLIC LIBRARY

Michael S. Dukakis, Governor

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority

# Jamaica Plain Lot Cleanup



Most parcels of land in the southwest Corridor have become active construction sites by Fall 1982. A few areas around Forest Hills, however, are still filled with weeds and trash waiting for a contractor to transform them into the "Southwest Corridor Project."

The MBTA decided to involve local residents in interim maintenance of these lots and solicited bids from a number of local landscape contractors and community agencies. The successful low bidder the first time around, was the Southwest Corridor Farm which harnessed "kid power" over the Veteran's Day Holiday to cut weeds and pick up litter on two of the Corridor's weediest parcels.

All of the cutting and pick-up was done by hand. Trash and tough weeds were hauled by truck to an approved dump site, but the more succulent weeds were recycled into compost for the Southwest Corridor Farm's 1983 growing season.

The Southwest Corridor Project staff hopes to continue to involve local residents in making the Corridor a source of community pride.

## Se Limpian Terrenos en Jamaica Plain

Para el otoño de 82, la mayoría de las parcelas de tierra del Corredor Suroeste estaban convertidas en terrenos activos de construcción, sin embargo, todavía permanecen en los alrededores de Forest Hills algunas zonas llenas de mala hierba y de basura, a la espera de un contratista que las transforme en el "Proyecto del Corredor Suroeste".

El MBTA decidió involucrar a residentes locales en el mantenimiento provisional de dichos terrenos y pidió a un número de contratistas locales y a las agencias de la comunidad que presentaran propuestas. En la primera sobasta, la oferta presentada por la Granja del Corredor Suroeste fué la más baja y resultó ganadora. La Granja utilizó la "fuerza de la muchachada", durante el Día de los Veteranos, para arrancar la mala hierba y recojer la basura en dos de las parcelas que estaban en peores condiciones.

Todo el trabajo se hizo a mano. La basura y la mala hierba seca se llevaron en camión hasta un terreno de vaciadero autorizado. La mala hierba más fresca se usará como fertilizante durante la próxima temporada de siembra de la Granja del Corredor Suroeste.

El Proyecto del Corredor Suroeste espera continuar sus esfuerzos para involucrar a residentes locales en el proceso de convertir al Corredor en un objeto de orgullo para la comunidad.

## CORRIDOR NEWS

Southwest  
Corridor  
Project  
Newsletter

vol.2 no.10



Southwest Corridor  
Project Newsletter  
April 1983

NAME \_\_\_\_\_  
ADDRESS \_\_\_\_\_  
ZIP CODE \_\_\_\_\_  
I want to receive the  
Corridor News \_\_\_\_\_

MAIL TO:  
ELLENZWEIG, MOORE AND  
ASSOCIATES, INC.  
65 Winthrop Street  
Cambridge, MA 02138



# Construction Updates



## Section I

Both line contracts in Section One have been able to move forward on schedule this winter.

### Contract 097-115

North of West Newton St., the center wall is in place and the roof is being poured in sections.

Excavation of the area south of West Newton St. has been completed and the invert slab is being built.

The northern half of the Massachusetts Ave. bridge will be open to traffic in the spring. The south half will then be reconstructed. Two lanes of traffic each way are being maintained at Massachusetts Ave. during the reconstruction.

South of Massachusetts Ave. the open boat section is in place with rusticated walls, and the platforms for the station have been built.

The Camden St. pedestrian overpass will be completed in the spring.

### Contract 097-120

Excavation, pile-driving and placing of the invert slab continue in the area from Harcourt St./West Canton St. to the South Cove tunnel.

Work on the new Back Bay Station platforms began at the end of January. B&A trains and the shuttle train have been rerouted to prepare for this work. Other shifts may be required as construction in this area progresses. The underpinning of the Heath Building and National Parking Garage which is necessary to accommodate the new station platforms is moving forward.

Work on the Dartmouth St. bridge is on schedule, with reopening scheduled for fall of 1983. The Calrendon St. bridge will then be closed for reconstruction. The Berkeley St. bridge will remain open to pedestrians and one lane of traffic all during its reconstruction.

## Sección I

Este invierno ambos contratos de línea en la Sección Uno han progresado de acuerdo con lo planeado.

### Contrato 097-115

Al norte de la calle West Newton, se ha erigido el muro central y se está

(Continúa en la pág. 4)

## Section II

Contract 207 (Prentiss St. to New Heath St.) is well underway in Section II.

In the fall of 1982, the new Tremont Street bridge was opened, linking New Dudley Street to Tremont Street at Roxbury Crossing. The temporary rotary at that location has been removed. The Prentiss Street and Cedar Street bridges have also been completed and are open to traffic. In addition, a major portion of the reconstructed street was opened between Ruggles Street and New Heath Street.

Construction has begun on two more contracts in Section II. Contract 217, at Mission Hill Extension, was started in the Fall. This is a short line contract and will include the recreational deck as part of the parkland system. A short detour road parallel to Ruggles Street will also be built in this contract. It will facilitate the construction of the Ruggles Street Station and bridge in a later contract.

Contract 216 in the Jackson Square area, extends from New Heath Street to just south of Centre Street. This contract will be completed in approximately 22 months and includes the placement of lightweight fill (a mixture of sand, water, cement and air) over the Stony Brook Culvert. The Culvert will run under the relocated street as it passes through Jackson Square. The lightweight fill mixture is much lighter than ordinary gravel fill and is used to protect the 100 year old Stonybrook Culvert from the extreme weight load of ordinary gravel fill.

Also in Contract 216 a temporary detour road at New Heath Street has been constructed to allow Heath Street to be closed while a new bridge is constructed there. Other items included in this contract are the construction of two realigned intersections at Centre Street and Heath Street, the deck in front of Bromley Heath, a new parking lot behind 50/52 Lamartine Street, the Centre Street bridge and completion of the reconstructed street between New Heath Street and Columbus

(Continued on page 4)

## Section III

Line Construction in Jamaica Plain is proceeding at a rapid pace. Major portions of the boat section and some bridging structures are now complete. In the Contract 097-305 area at the northern end of Jamaica Plain, the contractor Salah and Pecci has finished most of the work in the vicinity of Mozart and Atherton Streets. The focus of construction activity for the next few months will be the Boylston Street bridge and the invert slab, walls and station deck. It is expected that all work for this line contract will be completed early in the Summer of 1983, and that shortly thereafter construction of the Boylston Street Station will commence.

Cruz Construction Company has installed 500 feet of the railroad invert slab from the Boylston Street deck to the future Minton Street deck for Contract 097-316, and work is progressing south towards Green Street. Major sewer lines, drainage structures, and two syphons which pass under the boat section have been constructed; and the Goldsmith Brook relocation is well underway. The contractor is implementing cold-weather working procedures so that construction of the boat section can continue through the winter.

Construction activity on the first of several contracts for the Forest Hills area is scheduled to begin in the Spring of 1983. Contract 097-306 for line, street and landscape construction just north and south of the Forest Hills Station has been awarded to DeMatteo Construction Company of Quincy, Massachusetts. The re-design process for the new Forest Hills Station has been underway for several months, and design development of the station is proceeding on schedule. The first in the new series of Forest Hills Station Area Task Force meetings took place on November 17, 1982; residents reviewed schematic plans showing station organization, including pedestrian and vehicular circulation, parking and landscaping.



This view shows the Atherton Street bridge just before it was opened to cross-corridor trestle. In the foreground is a portion of the boat section wall still under construction. (Contract 097-305)



Railroad side base slab is being poured with the use of a concrete pump between Boylston and Green Streets. (Contract 097-306)

## Sección III

En Jamaica Plain la construcción de la línea está avanzando rápidamente. Las partes principales de la sección de cajón y algunas estructuras de enlace ya están terminadas. En la zona del Contrato 097-305, al extremo norte de Jamaica Plain, el contratista Salah and Pecci ha finalizado la mayor parte del trabajo en las cercanías de las calles Mozart y Atherton. Durante unos cuantos meses las actividades de la construcción se concentrarán en el puente de la calle Boylston, en la placa invertida, y los muros y la plataforma de la estación. Se espera que todos los trabajos de este contrato de línea quedarán terminados a principios del verano de 1983, y que poco tiempo después comience la construcción de la estación de la calle Boylston.

En el Contrato 097-316, Cruz Construction Company ha instalado 500 pies de la placa invertida del ferrocarril, desde la plataforma de la calle Boylston hasta la futura plataforma de la calle Minton, y la obra pro-

(Continúa en la pág. 4)



# Pile Driving



The pile-driver hoists a steel H pile into place.

The foundations for the line construction in Section One (097-120) are being put in place between Harcourt St. and the South Cove Tunnel by the J.F. White, Morrison-Knudsen, Mergentime Joint Venture and their subcontractor, R.A. Francoeur Inc.

A total of 3200 piles will be driven; 2400 piles are of prestressed concrete. These piles are used in all locations except at the bridges, where steel H piles are used.

When concrete piles are to be installed in any area where it is judged important to control the possibility of heave, the driving operation is performed in two parts. A hole for the pile is first augered. The augering is aided by 2000 gallons of water pumped from a tank. The hole is drilled at least 75% of the length of the pile. The pile is

then placed and driven to bedrock. Bedrock in this area is about 100 feet below existing ground surface. Fifteen to twenty piles can be driven in one day.

The use of pile-drivers is restricted to the hours from 8 AM to 5 PM weekdays. Pile-driving noise is measured and monitored as part of the operation. Residents who are concerned about noise levels may call 536-7999. This number is posted at the site.

The driven piles form the foundation for the concrete base slab and track construction.

## Resumen en Español

Los contratistas J.F. White, Morrison-Knudsen, Mergentime Joint Venture y su

subcontratista R.A. Francoeur, Inc. se hallan al presente colocando los ci- mientos para la construc- ción de la línea en la Sec- ción Una (097-120) entre las calles Harcourt y Cove Tunnel.

Se clavarán un total de 3200 pilotes, entre los cuales 2400 son de hormigón pre-esforzado. Estos pilo- tes se usan en todos los sitios excepto en los puen- tes donde se usan pilotes H de acero.

Cuando los pilotes de hormigón van a ser instala- dos en una zona donde se considera necesario contro- lar la posibilidad de rebo- te, la operación de clavar- los se efectúa en dos par- tes. Primero se abre un agujero para el pilote. La perforación se lleva a cabo con la ayuda de 2000 galo- nes de agua que se bombean desde un tanque. El aguje- ro se barrena hasta una

(Continúa en la pág. 4)

# Retaining Wall Aesthetics

Retaining walls will be one of the most visible ele- ments of the Southwest Corridor Project. Nearly 70% of the Corridor is uncovered, so retaining walls will be visible not only from the trains and in the stations, but also from the surrounding communities and parkland, and from bridges. For these reasons, special consideration was given to the appearance of the retaining walls through- out the Corridor.

The first element established to help organ- ize the appearance of the walls is the spring line. This is a four inch high, four inch deep reveal or notch that remains a con- stant height from the top of the rail. It runs horizon- tally from one end of the Corridor to the other. It provides a point where con- crete pours can be broken and conduits can be run with a minimum of visual disruption.

The second element established to improve retaining wall appearance is wall texture, also known as rustication. This tex- ture consists of grooves spaced less than 6" apart which run vertically from the base of the wall to the spring line. There are many imperfections associa- ted with poured concrete,

eventually the concrete will crack along interme- diate pour lines, stain, and streak with rust. Rustica- tion masks these imper- fections and helps to visu- ally organize the walls by providing a basis for expansion and contraction joints.

## Resumen en Español

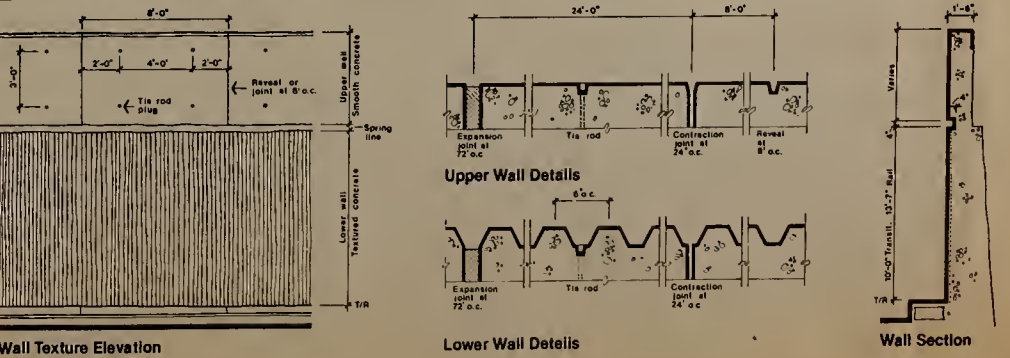
Debido a que casi el 70% del Corredor Suroeste quedará al descubierto, los muros de contención son uno de sus elementos más visibles, ya que se pueden ver no sólo desde los trenes y las esta- ciones, sino también desde el vecindario y los parques circundantes, así como desde

los puentes. Por eso, se le ha dado especial atención a la apariencia de los muros de contención a través de todo el Corredor.

El primer elemento a considerar cuando se trata de organizar la apariencia de los muros es la línea de demarcación. Esta consiste en una hendidura de cuatro pulgadas de alto por cuatro de fondo, a una distancia constante desde lo alto de la vía, y va horizontalmente de un extremo a otro del Corredor. La línea provee un punto donde, sin in- terrumpir visualmente la continuidad, se puede des- continuar el vaciado del hormigón y se pueden colocar los conductos de las insta- laciones eléctricas.

El segundo elemento que se tiene en cuenta para me- jorar la apariencia de los

muros es la textura, también conocida como "corrugación". Esta se logra con hendiduras verticales, a intervalos de menos de 6" entre sí, que van desde la base del muro hasta la línea de demarca- ción. Hay muchos defectos, o imperfecciones, relacionados con el hormigón una vez ver- tido, tales como las rajadu- ras, manchas y estrías de oxidación que aparecen con el tiempo en el punto de unión de los vaciados. La textura corrugada disimula estos desperfectos y ayuda a la organización visual de los muros al proveer una base para las juntas de ex- pansion y contracción.







## Seccion I

(Continuado de la pág. 2)

vertiendo el techo por secciones.

La excavación de la zona al sur de la calle West Newton está terminada y se está fabricando la placa invertida.

La mitad norte del puente de Massachusetts Ave. quedará abierto al tráfico en la primavera. Se reconstruirá, entonces, la mitad del lado sur. Durante la reconstrucción se mantendrán abiertas, en Massachusetts Ave., dos hileras de tráfico en cada dirección.

Al sur de Massachusetts Ave. se ha levantado la sección de cajón abierto con muros corrugados, y las plataformas para la estación están terminadas.

El puente para peatones en la calle Camden quedará terminado en la primavera.

### Contrato 097-120

En la zona comprendida entre las calles Harcourt y West Conton y el túnel de South Cove se continúan los trabajos de excavación, de clavado de pilotes y de colocación de placa invertida.

Al fines de enero comenzó la obra para la construcción de las plataformas de la nueva Estación de Back Bay. En preparación para este trabajo, se le han asignado nuevos recorridos

a los trenes de B&A y al tren conmutador. Según vaya adelantando la construcción en esta zona, será necesario hacer otros cambios. El apuntalamiento del Heath Building y del National Parking Garage, necesario para acomodar las nuevas plataformas de estación, sigue adelante.

Los trabajos del puente de la calle Dartmouth están al día y se ha fijado la fecha de re-apertura para el otoño del 83. Entonces, se cerrará el puente de la calle Clarendon para su reconstrucción. El puente de la calle Berkeley permanecerá abierto para los peatones y dejará una hilera para el tráfico durante la reconstrucción.

## Section II

(Continued from page 2)

Avenue south toward Egleston station.

In response to community concerns regarding the traffic signals at Jackson Square, street cleaning and the opening of Elmwood Street, steps have been taken to improve these conditions. The Section II planner, Dee Primm, who serves as Field Liaison for construction, can be contacted at the MBTA Field Office at 427-0555, as well as her usual PRC Harris telephone number, 723-1700 for any construction concerns in Section II.

un contrato de línea corto que incluirá la plataforma de recreo como parte del sistema de parques. El contrato abarca también la construcción de un pequeño camino de desvío paralelo a la calle Ruggles, el cual facilitará la edificación de la Estación de la calle Ruggles y del puente, que formarán parte de un contrato posterior.

El Contrato 216, en la zona de Jackson Square se extiende desde la calle New Heath casi hasta el sur de la calle Centre. Las obras de este contrato, que deberán quedar terminadas dentro de aproximadamente 22 meses, comprenden la colocación de un relleno de peso ligero (mezcla de arena, agua, cemento y aire) sobre la alcantarilla de Stoney Brook. La alcantarilla correrá por debajo de la calle relocalizada al atrevesar Jackson Square. La mezcla para el relleno de peso ligero es mucho más liviana que el relleno de gravilla corriente y se utiliza, en este caso, para proteger la alcantarilla de Stoney Brook, que tiene 100 años, del gran peso de la gravilla ordinaria.

También en este contrato se ha construido un camino de desvío provisional para la calle New Heath de manera que ésta se pueda cerrar cuando se construya allí un puente nuevo. El contrato incluye, además, la construcción de dos intersecciones re-alineadas en las calles Centre y Heath, y las siguientes obras: la plataforma en frente de Bromley Heath, un nuevo terreno de estacionamiento detrás del 50/52 de la calle Lamartine, el puente de la calle Centre y la terminación de la calle reconstruida entre la calle New Heath y el sur de Columbus Avenue hacia la estación de Egleston.

En respuesta al interés expresado por la comunidad

con respecto a las señales de tráfico en Jackson Square, la limpieza de las calles y la apertura de la calle Elmwood, se han tomado las medidas necesarias para mejorar esas condiciones. Cualquier queja o pregunta relacionada con la construcción, podrá dirigirse a Dee Primm, planificadora de la Sección II que sirve de oficial de enlace con las obras de construcción. Las llamadas se pueden hacer al 427-0555, oficina de campo del MBTA, o al 723-1700, oficina de PRC Harris.

## Sección III

(Continuado de la pág. 2)

sigue en dirección sur hacia la calle Green. Ya se han construido las líneas principales del alcantarillado, las estructuras de drenaje y dos sifones que pasan por debajo de la sección de cajón, y está en progreso la relocalización del arroyo Goldsmith. El contratista está empleando procedimientos que permiten trabajar en temperaturas frías de manera que se pueda proseguir durante el invierno con la construcción de la sección de cajón.

Las obras de construcción del primero de varios contratos para la zona de Forest Hills comenzarán en la primavera de 1983 según el itinerario fijado. El Contrato 097-306, que incluye la construcción de la línea, las calles y las áreas verdes al norte y al sur de la estación de Forest Hills, se le ha otorgado a la compañía DeMatteo Construction, de Quincy, Massachusetts. El 17 de noviembre de 1982 tuvo lugar la primera de una nueva serie de reuniones del Comité de Trabajo de la Estación de Forest Hills.

## Resumen en Español

(Continuado de la pág. 3)

profundidad equivalente al 75% del largo del pilote. Entonces, se coloca el pilote y se clava hasta llegar a la base de roca. La base de roca en esta zona está alrededor de 100 pies por debajo de la superficie del terreno actual. En un mismo día se pueden clavar quince o más pilotes.

El uso del equipo para clavar pilotes está restringido entre las horas de 8 AM a 5 PM de lunes a viernes. El ruido que se ocasiona se mide y se registra como parte de la operación. Los residentes que estén preocupados por el nivel del ruido pueden llamar al 536-7999. Este número se anuncia en el sitio de la construcción.

Los pilotes se clavan para formar los cimientos para la base de hormigón y la construcción de la vía férrea.

## Sección II

En la Sección II, el Contrato 207 (desde la calle Prentiss hasta la calle New Heath) está en pleno desarrollo.

En el otoño de 1982 se abrió el nuevo puente de la calle Tremont, que conecta la calle New Dudley con la calle Tremont en Roxbury Crossing. El círculo de tráfico provisional que había en ese sitio ha sido eliminado. También se han terminado los puentes de las calles Prentiss y Cedar, y ambos están abiertos al tráfico. Además, se ha abierto una gran parte de la calle reconstruida entre las calles Ruggles y New Heath.

La construcción ha comenzado en dos contratos más de la Sección II.

El Contrato 217, en la Extensión de Mission Hill, empezó en el otoño. Este es



Ray MacNell (left) and Joe Christian are both local residents working on the 305 contract for Salah and Pecci on the Southwest Corridor Project. Joe has been a resident of Roxbury for 22 years and has worked in the construction field for 14 years. Ray has lived in Jamaica Plain for 20 years and has been in construction for 3 years.